

паритета цен на уголь и электроэнергию, а также привлечение частного и корпоративного капитала.

Расчеты по показателям работы электроэнергетики Донецкой области в 2001 году и тарифов на электроэнергию на июнь 2002 года показывают, что цены на угольную продукцию могут быть повышены на 25,9 процента. При этом электроэнергетика Донецкой области останется прибыльной с уровнем рентабельности 9,0 процентов, а средняя цена 1 т угольной продукции может составить 143,45 грн. Такое повышение цен позволило бы улучшить финансовое состояние шахт, добывающих энергетические угли, и создать предпосылки для более полного использования внутрипроизводственных резервов, а также привлечь в отрасль частный и корпоративный капитал.

Использование всех возможных источников финансирования капитальных вложений позволит нарастить объем добычи угля энергетических углей и более полно удовлетворит потребности экономики страны.

Литература:

1. Татаринов А.А., Вовченко А.Р., Кузьмич О.Ю., Носко В.Ф. Методические аспекты разработки планов санации угледобывающих предприятий // Уголь Украины. – 2002. – №6. – С.12-15.

2. Корзун А.В., Янко С.В. Некоторые аспекты состояния и перспектив угольных предприятий Украины // Уголь Украины. – 2002. – №6. – С. 12-15.

Андросова О.Ф.

Запорізький національний технічний університет

СТРАТЕГІЧНІ Й ТАКТИЧНІ ІННОВАЦІЇ - В РОЗВИТОК СВІТОВОЇ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

Розглянуто еволюцію світового авіабудування і виділено три основні стадії розвитку: доіндустріальна, індустріальна, корпоративно-індустріальна. Для наочності оцінки процесів розглянуті узагальнюючі показники, що характеризують найбільш загальні параметри розвитку світового авіабудування. Проаналізовано основні об'єкти та питомі показники розвитку світового авіабудування та визначено два основних шляхи впливу на збільшення ефективності виробництва авіаційної техніки. Сформульовано основні тенденції розвитку авіаційної промисловості на сучасному етапі.

Ключові слова: доіндустріальна стадія, індустріальна, корпоративно-індустріальна, стратегічні інновації, тактичні інновації, консолідація сил.

I. Вступ. В умовах переходу до ринкової економіки продукція підприємств набуває товарний характер, є об'єктом купівлі продажу і надає дохід підприємству. Важливим об'єктом ринкових відносин є інтелек-

© Андросова О.Ф., 2003

туальна продукція утілена в науково-технічній документації на будь-якому матеріальному носію.

Як показує світова практика найбільш цінною складовою частиною інтелектуальної продукції є інтелектуальна власність – інтелектуальний продукт, створений під час науково-дослідних робіт. Інтелектуальна власність є особливим різновидом інтелектуальної продукції – одночасно відноситься до групи товарів, які посідають підвищену дохідність. Реалізація таких товарів стає значним джерелом прибутку наукомістких виробництв, до яких можна віднести авіадвигунобудування.

Поштовх до вивчення інновацій надав австрійський вчений Й. Шумпетер, продовжили наукові досліді Г. Менш, група К. Фрімена.

II. Постановка завдання. Еволюція світового авіабудування дозволяє виділити три основні стадії розвитку: доіндустріальна, індустріальна, корпоративне-індустріальна. Їм притаманні наукомісткість машинобудівної продукції та велика тривалість життєвого циклу.

Доіндустріальна стадія характеризується розвитком дослідного та дрібносерійного виробництва. У найбільш розвинених країнах світу в проектуванні відпрацьовувалися методики розрахунків і випробувань, у виробництві досліджувалися нові технології і розроблялися нові матеріали, специфічні для авіабудівельної галузі.

Індустріальна стадія еволюції характеризувалася якісними змінами у виробництві авіаційної техніки. У найбільш розвинених країнах з'являються авіабудівельні підприємства, використовуються прийоми виготовлення, характерні для індустріального виробництва (організація потоків, складальних ліній, випереджаючий ріст витрат на підготовку виробництва), дерево, як основний конструкційний матеріал, витісняється металом (алюмінієм).

Корпоративно-індустріальна стадія закінчується формуванням "клубу" країн - виробників авіаційної техніки. Він не перевищує семи-восьми країн, володіючих замкнутим циклом виробництва. На цій стадії загострюється конкурентна боротьба за першість на світових ринках авіавиробників. Ресурси екстенсивного розвитку авіабудування близькі до вичерпування - невеликі резерви росту кваліфікованої робочої сили, відпрацьовані основні прийоми та методи праці у виробництві, близький до вичерпання ріст якісних показників вагової ефективності конструкції за рахунок використання спеціальних матеріалів і напівфабрикатів.

III. Результати. Для наочності оцінки процесів, що відбуваються, введемо такі узагальнюючі показники, що характеризують найбільш загальні параметри розвитку світового авіабудування, такі як V – "Питомий галузевий показник міри суспільної корисності" авіаційної техніки, G – (сукупна по галузі споживна вартість продукції поділена на кількість умовних одиниць виготовленої продукції), "Питомі галузеві витрати,

необхідні для забезпечення життєвого циклу авіаційної техніки” – N (також узагальнені галузеві витрати на забезпечення життєвого циклу авіаційної техніки поділені на кількість умовних одиниць виготовленої продукції) і “Показник ефективності галузевого виробництва” – $K = G/N$. Таким чином у доіндустріальній стадії $K \leq 1$, $G \leq N$, тобто сукупні витрати на розвиток авіабудування в розвинених країнах перевершували узагальнену корисність від використання авіаційної техніки. Проте поступово “темперосту суспільної корисності” $\Delta G/G$ починає превалювати над “темперосту витрат, необхідних для забезпечення життєвого циклу авіаційної техніки” $\Delta N/N$.

Індустріальній стадії розвитку характерне перевищення “Питомого галузевого показника споживної вартості продукції авіаційної техніки” над “Питомими галужевими витратами, необхідними для забезпечення життєвого циклу авіаційної техніки” тобто показник ефективності галузевого виробництва $K > 1$. При цьому “темперосту галузевої споживної вартості (суспільної корисності)” перевищує “темперосту витрат, необхідних для забезпечення життєвого циклу авіаційної техніки”. Ця стадія характеризується інноваційним зростом в авіаційному виробництві та піком показника ефективності виробництва.

Корпоративно-індустріальна стадія характеризується уповільненням “темперосту суспільної корисності” і випереджальним стає зростання обсягів ресурсів, необхідних для зниження темпів падіння ефективності виробництва авіаційної техніки. При цьому спостерігається надлишковий потенціал світового авіаційного виробництва (об’єктивний фактор) та явний протекціонізм з боку окремих держав, так і союзів держав у відношенні “свого” авіабудування (суб’єктивний фактор).

У цей період у світі все більше зростає потреба в авіаперевезеннях. У розвинених країнах авіаційним транспортом виконується до чверті всього обсягу пасажиро- та вантажоперевезень. Таким чином, створюються сприятливі умови для чергового зростання споживчої вартості чи зростання міри суспільної корисності продукції авіабудування.

Одночасно зростає привабливість для найбільш розвинених країн розвитку власного авіабудування. Це пояснюється дуже високим рівнем наукоємності та одним з найвищих, у порівнянні з іншими галузями, показниками обсягу продажу на одного працюючого, обсягів виробництва та кількості працюючих. Багато в чому цим пояснюється підтримка розвитку авіабудування з боку державних лідерів найбільш розвинених країн світу.

Аналіз загальних закономірностей розвитку світового авіабудування визначив два основних шляхи впливу на збільшення ефективності виробництва авіаційної техніки. Це заходи, що впливають на зростання споживчої чи суспільнокорисної вартості авіаційної техніки – “стратегічні інновації”. Друга група – “тактичні інновації” – це система заходів, що

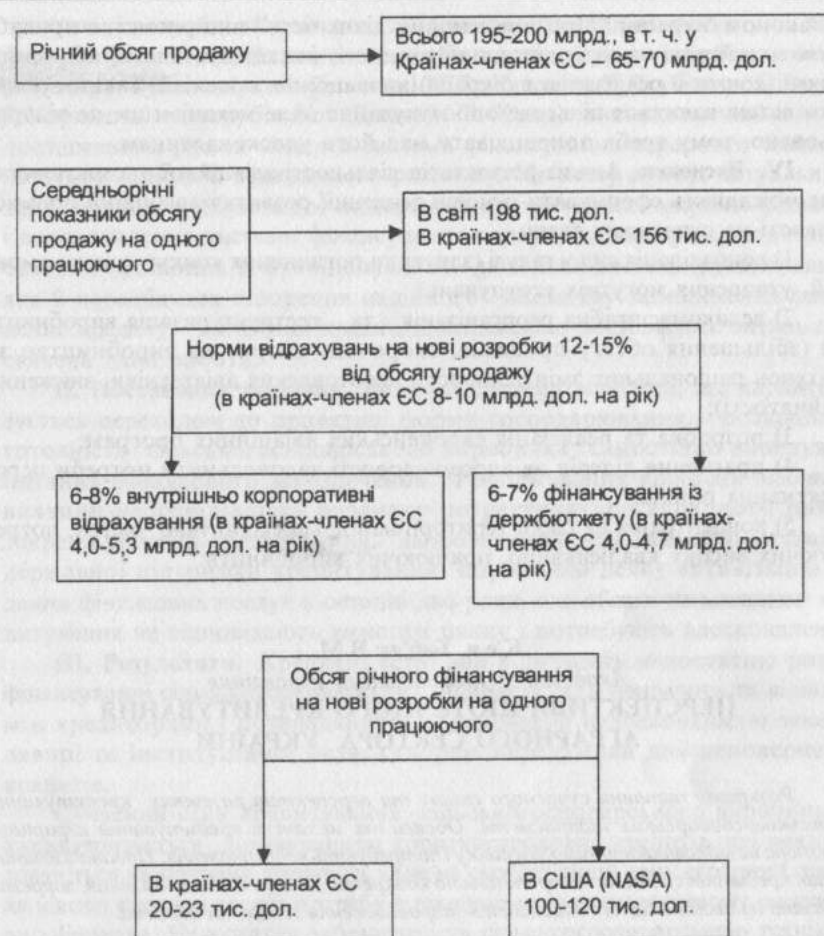


Рис. 1. Основні об’єми та питомі показники розвитку світового авіабудування, що сформуливались на кінець XX – початок XXI століття

забезпечує зниження питомих вартісних показників життєвого циклу авіаційної техніки. У “стратегічних інноваціях” уряди де-яких країн зацікавлені більше, ніж у “тактичних інноваціях”.

“Тактичні інновації” в авіабудуванні не можуть бути без державної допомоги та визначеної системи пільг і протекціонізму. Головна роль у їхньому виробленні та реалізації належить промисловим і комерційним підприємствам, які виробляють та експлуатують авіаційну техніку. Згідно

з Законом України "Про інноваційну діяльність" підприємства приваблюють майнові та інтелектуальні цінності,кладають власні або запозичені кошти в реалізацію в Україні інноваційних проєктів. Таким суб'єктам встановлюється пільгове оподаткування. Але механізм ще не відпрацьовано, тому треба попрацювати над його удосконаленням.

IV. Висновки. Аналіз результатів діяльності авіаційної промисловості дає можливість сформулювати основні тенденції розвитку авіаційної промисловості на сучасному етапі:

- 1) консолідація сил у галузі (злиття та поглинання конкуруючих компаній, утворення могутніх угруповань);
- 2) великомасштабна реорганізація та реструктуризація виробництва (збільшення обсягу продажів, скорочень витрат на виробництво за рахунок раціональних змін технології виготовлення авіатехніки, зниження зайнятості);
- 3) розробка та реалізація європейських авіаційних програм;
- 4) прагнення лідерів авіапромисловості задовольнити потреби перспективних ринків;
- 5) концентрація на своїй території найбільш екологічно чистих, потребуючих високу кваліфікацію, працюючих виробництв.

К.є.н. Баб'як В.М.

Академія муніципального управління

ПЕРСПЕКТИВИ ІПОТЕЧНОГО КРЕДИТУВАННЯ АГРАРНОГО СЕКТОРА УКРАЇНИ

Розкрито питання сучасного стану та перспектив розвитку кредитування сільськогосподарських підприємств. Обсяги та механізм кредитування аграрного сектора не відповідають вимогам ринку і потребують вдосконалення. Проаналізований стан кредитної системи і запропоновано конкретні заходи її вдосконалення, зокрема, вказано на необхідність і доцільність запровадження земельної іпотеки.

Ключові слова: фінансова інфраструктура, кредити, іпотека, іпотечний кредит, іпотека землі.

I. Вступ. Реформування відносин власності та поступове економічне зростання аграрного сектора України обумовлюють необхідність розбудови інфраструктури аграрного ринку. Зокрема, особливої уваги заслуговують питання розвитку системи фінансування. Існує ряд проблем та перешкод, які стримують розвиток цієї сфери, тому пошук шляхів їх вирішення є досить актуальним. Існує потреба в аналізі існуючої системи фінансування аграрного сектора, висвітленні досягнень міжнародної

© Баб'як В.М., 2003

практики і розробці заходів для створення необхідних елементів успішного функціонування кредитної системи. Наведені аргументи знайшли відображення в публікаціях вітчизняних (С.Дем'яненко, В.Якубович, О.Вароді, Р.Коринець) та зарубіжних (Джастін Т. Холл) вчених, які займаються дослідженням різних моделей системи фінансування аграрного сектора і пошуком шляхів її ефективного розвитку. На нашу думку, актуальність даної проблеми обумовлює визначення пріоритетних напрямів розвитку і вдосконалення системи фінансування аграрного сектора, дотримання базових принципів її функціонування, розвиток системи кредитування, яка б передбачала створення надійного механізму забезпечення повернення кредиту – іпотечний кредит. Дослідженню поставлених питань присвячена дана робота.

II. Постановка завдання. Ринкова система відносин, що характеризується переходом до приватної форми господарювання, розкрила не готовність сільськогосподарського виробника самостійно вирішувати питання фінансового забезпечення. Реформування відносин власності виявили недосконалість розвитку інфраструктури аграрного ринку, зокрема системи кредитування. Запровадження спеціального механізму державної підтримки кредитування обумовило деяку активізацію надання фінансових послуг в останні два роки, але обсяги та механізм кредитування не відповідають вимогам ринку і потребують вдосконалення.

III. Результати. Кредитні установи відіграють недостатню роль у фінансуванні сільськогосподарських підприємств, а непрозорість відносин між кредиторами і позичальниками, зумовлена недосконалістю законодавчої та інституційної бази, створює передумови для неповернення кредитів.

Сучасний стан кредитування сільськогосподарського виробництва характеризується домінуванням короткострокових кредитів, які використовуються на поточну діяльність. Але на сьогоднішній день аграрний сектор як ніколи відчуває гостру потребу в технічному та технологічному оновленні виробництва. Недостатня забезпеченість сільськогосподарською технікою, морально та фізично застаріле наявне обладнання є актуальною проблемою для переважної більшості господарств. Для модернізації технічного парку українського агросектора необхідно більше 100 млрд. грн, з яких близько 60 млрд. – на оновлення і оптимальну комплектацію основних засобів сільськогосподарського призначення. Одним із способів вирішення цієї проблеми повинні стати довгострокові кредити. Але, на даному етапі існує низка об'єктивних і суб'єктивних причин, які стримують розвиток довгострокового кредитування сільськогосподарських підприємств.

Закономірним є те, що успішний розвиток кредитування неможливий без механізму забезпечення повернення кредиту за умови дотримання